actualidad aeroespacial

Número 22 - Diciembre de 2009

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com



Iberia y British, a punto de fusión

Los Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron el pasado 12 de noviembre la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión dentro del próximo año de las dos compañías europeas con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo denominado provisionalmente "TopCo".

El presidente de Iberia, Antonio Vázquez, será el presidente del grupo y Martin Broughton el vicepresidente. Iberia y British Airways designarán cada una de ellas a tres consejeros no ejecutivos y se nombrarán cuatro nuevos consejeros independientes. TopCo será una compañía española con domicilio social en España. La mayoría de las reuniones de su Consejo y todas sus Juntas de Accionistas tendrán lugar en Madrid. Una vez ejecutada la fusión, TopCo será residente fiscal en España. Por su parte, la sede financiera y operativa del nuevo Grupo estará en Londres, donde se ubicarán las principales funciones del Grupo, disponiendo asimismo de las correspondientes oficinas en Madrid. PÁG. 5



Vázquez, el fusionador

Antonio Vázquez Romero , actual presidente de Iberia y futuro presidente de la nueva compañía tras la fusión, es ya un avezado experto en fusiones transnacionales.

Tras su paso por numerosas multinacionales, en julio de 2008 Vázquez fue nombrado presidente de la compañía aérea Iberia, para impulsar la fusión con Bristish Airways y formar la nueva sociedad, TopCo, de la que será su primer presidente.

PÁG. 5 A 8

Plan PESA

El Gobierno da 3.732 millones para el próximo quinquenio

PÁG. 9



Visión global, respuesta global
A330 MRTT: La Referencia.
CN-235 USCG: La referencia para la Vigilancia Marítima y seguridad Nacional.
A400M: El transporte polivalente.
Damos respuesta a los nuevos requerimientos del mercado con soluciones innovadoras y competitivas. Sofisticados Sistemas de Misión imprescindibles para la Vigilancia Marítima y Seguridad Nacional, la más completa gama de aviones de transporte táctico y logístico, o aviones multimisión (Multi Role Tanker Transport). Hoy en día Airbus Military actúa globalmente con productos que ofrecen la mayor efectividad con la última tecnología.

Editorial

Punto de fusión

EL punto de fusión es la temperatura a la cual la materia pasa de estado sólido a estado líquido. La compañía aérea española Iberia y la británica British Airways no están a punto de licuarse, pero sí de fundirse o integrarse en una sola entidad, que de momento llamarán "TopCo". Boda, pues, tenemos. Después de 15 meses de noviazgo se anuncia el matrimonio rato -que no consumado- de las dos aerolíneas que permitirá, dicen, agilizar la obtención de sinergias valoradas en 400 millones anuales y la optimización de los slots de ambas aerolíneas, que sumarían 259 destinos, la mayoría de ellos, complementarios, cobrando una posición de control en las conexiones con el continente americano y un mayor grado de especialización.

Topco sumaría así el 25% de las conexiones entre Europa e Iberoamérica y el 12% de las rutas a EEUU, permitiéndole implantar un esquema para redirigir sus rutas hacia América del Sur a través de Madrid y las conexiones con Asia y EEUU canalizarlas desde Londres.

Los padrinos, es decir, los respectivos gobiernos, parecen haber dado sus bendiciones a la unión. El Ministerio español de Fomento ve en este anuncio "una señal positiva en estos tiempos de crisis".

Todos coinciden en que el "nasciturus" -sea el tercer o el quinto mayor grupo aéreo del mundo, que en eso no consiguen ponerse aún de acuerdo- tendrá un mayor músculo financiero y bursátil, necesario para hacer frente a sus competidores en la futura concentración del sector y para aprovechar las oportunidades que brindará la progresiva apertura de los cielos entre EEUU y Europa.

Iberia y British Airways están a punto de integrarse en una sola entidad, que de momento llamarán "TopCo"

Y como donde caben dos, caben tres -o más-, British ya ha anunciado que éste es solo el primer paso. Tras esta fusión vendrán otras, en un proceso imparable de concentración en el sector.

La más inmediata, el negocio conjunto con American Airlines en el jugoso mercado del Atlántico Norte, lo más parecido a una fusión que permiten las leyes estadounidenses. En juego, está un negocio que, durante los próximos cinco años, moverá hasta 12.000 millones de euros, según cálculos de Bruselas.

Pero esto sólo es un anuncio de matrimonio de conveniencia, no por amor. La fusión tiene luces y sombras y muchas dudas que habrán de despejarse en los próximos meses y años hasta que encuentre su punto "eutéctico" -vocablo que deriva del griego y que quiere decir fácilmente fusible-, es decir, la máxima temperatura a la que puede producirse la mayor cristalización del solvente y soluto, para que este matrimonio en el aire tenga los pies en el suelo y no resulte todo como el cuento de la lechera.



Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: María Gil, Alberto Martínez, María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3, 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Primera catedrática de la ETSIA

Ana Laverón, directora del E-USOC de la Universidad Politécnica de Madrid, se ha convertido, con su reciente nombramiento como catedrática, en la primera mujer que ostenta este puesto en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA).

Ana Laverón afronta este nuevo reto académico "con mucha ilusión y ganas de preparar material y actividades para las nuevas asignaturas". Aunque para la recién nombrada catedrática este hecho sólo suponga subir un escalón más en su desarrollo como docente, su designación como catedrática de Universidad ha supuesto un hito dentro de la historia de la Escuela donde desarrolla su labor al ser la primera mujer que ostenta esta categoría

De los 160 profesores que conforman la plantilla del PDI de la ETSIA, sólo el 10% son mujeres. En la Universidad el número de profesoras con respecto al de profesores también es menor, pero como explica Ana Laverón, "en nuestro caso las cifras son más exageradas porque ha sido una profesión muy masculina, más que las demás".

Laverón, contribuirá a aumentar el número de catedráticas con que cuenta la UPM, que se sitúa en torno a 25. Y es que "ser mujer hace que la carrera profesional sea más difícil, aunque sólo sea por compatibilizar la vida profesional y familiar. La universidad es un mundo muy competitivo y si bajas el ritmo te quedas atrás".



Ana Laverón.

De Virgin Atlantic a la agencia Lewis

El hasta ahora director de Comunicación de la compañía aérea Virgen Atlantic, Paul Charles, acaba de ser nombrado Chief Operating Officer de la agencia global de relaciones públicas Lewis.

Paul Charles tomará posesión de su nuevo cargo en enero próximo y reportará directamente al CEO Chris Lewis. Paul había sido desde 2005 director no ejecutivo de Lewis Pr.

Ha sido consejero del presidente de Virgin, sir Richard Brason desde que se incorporó a la aerolínea en 2006 y más recientemente ha liderado la exitosa campaña del 25 aniversario de Virgen Atlantic.

Chris Lewis ha señalado que "Paul será clave para apoyar nuestra próxima fase de crecimiento. La profunda experiencia de Paul en Comunicación Corporativa va a tener un papel decisivo en la estrategia de desarrollo de la agencia pero también nos va a aportar una gran fuente de conocimiento".



Mika Vehviläinen.

Nuevo consejero delegado de Finnair

La compañía aérea Finnair ha nombrado a Mika Vehviläinen, nuevo consejero delegado, un cargo que empezará a desempeñar a partir de enero de 2010.

Vehviläinen llega a Finnair proveniente de Nokia Siemens Networks, empresa a la que se incorporó en 1991 y en la que ha ocupado puestos relacionados con ventas, marketing, estrategia y desarrollo de negocios en Asia, América del Norte y Europa. Su último cargo en Nokia Siemens Networks ha sido el de Director de Operaciones.

"Finnair es conocida como una aerolínea de calidad, con un personal altamente especializado y una estrategia efectiva que se ha demostrado en la práctica. La compañía cuenta con lo necesario para salir de los tiempos difíciles como ganadora, pero esto requiere esfuerzos y una estrecha cooperación de todo el personal para mejorar aún más la competitividad", ha comentado Vehviläinen.

Iberia y British crearán en 2010 una de las mayores compañías aéreas del mundo

Antonio Vázquez presidirá la nueva sociedad, denominada "TopCo"

LOS Consejos de Administración de Iberia y British Airways aprobaron el pasado 12 de noviembre la firma de un acuerdo vinculante que fija las bases para una fusión dentro del próximo año de las dos compañías con el fin de crear uno de los mayores grupos aéreos del mundo denominado provisionalmente "TopCo".

El presidente de Iberia, Antonio Vázquez, será el presidente del grupo y Martin Broughton el vicepresidente. Iberia y British Airways designarán cada una de ellas a tres consejeros no ejecutivos y se nombrarán cuatro nuevos consejeros independientes. TopCo será una compañía española con domicilio social en España. La mayoría de las reuniones de su Consejo y todas sus Juntas de Accionistas tendrán lugar en Madrid. Una vez ejecutada la fusión, TopCo será residente fiscal en España. Por su parte, la sede financiera y operativa del nuevo Grupo estará en Londres, donde se ubicarán las principales funciones del Grupo, disponiendo asimismo de las correspondientes oficinas en Madrid.



Antonio Vázquez, presidente de Iberia y futuro presidente de TopCo.

El nuevo Grupo contará con una flota de 419 aviones y volará a 205 destinos. En el 2008, Iberia y British transportaron conjuntamente 62 millones de pasajeros. En el último ejercicio económico ambas compañías obtuvieron unos ingresos conjuntos de aproximadamente 15.000 millones de euros. Se espera que genere unas sinergias de aproximadamente unos 400 millones de euros. Ambas aerolíneas conservarán sus respectivas marcas y operaciones.

La fusión proyectada creará una nueva compañía holding, TopCo, propietaria de las dos actuales y cuyos accionistas serán los de Iberia y British Airways. Bajo los términos de la fusión proyectada, los accionistas de British recibirán una acción ordinaria de TopCo por cada acción ordinaria que posean en la compañía británica, y los accionistas de Iberia recibirán 1,0205 acciones ordinarias de TopCo por cada acción ordinaria que posean de la aerolínea española. Sobre la base de esta ecuación de canje, y tras la amortización de la autocartera de Iberia y antes de cancelación de las actuales participaciones cruzadas entre British Airways e Iberia, los accionistas de Iberia tendrán el 45% de TopCo y los de British Airways el 55%.

Sede social.- TopCo será una compañía española con domicilio social en España. La mayoría de las reuniones de su Consejo y todas sus Juntas de Accionistas tendrán lugar en Madrid.

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

Una vez ejecutada la fusión, TopCo será residente fiscal en España. Por su parte, la sede financiera y operativa del nuevo Grupo estará en Londres, donde se ubicarán las principales funciones del Grupo, disponiendo asimismo de las correspondientes oficinas en Madrid.

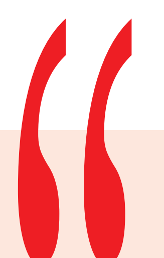
El Consejo de Administración de TopCo lo formarán 14 miembros, 7 elegidos por cada una de las aerolíneas. Para Antonio Vázquez, presidente de Iberia, "éste ha sido un largo proceso, en el que mucha gente, tanto de British Airways como de Iberia, han trabajado muy duro para alcanzar este acuerdo. Pero al final ha valido la pena. Este acuerdo es un paso de gigante en la historia de Iberia y de British Airways; estamos sentando las bases de lo que será una de las mayores aerolíneas del mundo, una verdadera aerolínea global. Creo que gracias a esta operación, que es la más importante de la industria aérea europea en los últimos años, estamos realmente bien preparados para hacer frente a los retos de futuro".

Para Willie Walsh, Consejero Delegado de British Airways, "la fusión creará una compañía aérea europea fuerte y capaz de competir en el siglo XXI. Ambas aerolíneas van a conservar su marca y cultura, al tiempo que su unión les aportará sinergias significativas".

El nuevo Grupo ofrecerá a los clientes conexiones a 205 destinos y reforzará la alianza Oneworld, a la que ambas aerolíneas pertenecen. Los clientes de British Airways tendrán a su disposición 54 nuevos destinos, de los cuales 13 están en América Latina, mientras

Martin Broughton, futuro vicepresidente de la nueva compañía.





La fusión creará una compañía aérea europea fuerte y capaz de competir en el siglo XXI. Ambas aerolíneas van a conservar su marca y cultura, al tiempo que su unión les aportará sinergias significativas", asegura Willie Walsh, consejero delegado de British Airways

que los clientes de Iberia dispondrán de 98 nuevos destinos de la red de British. Asimismo los clientes dispondrán de un mayor número de frecuencias y mejores conexiones, precios más competitivos, acceso a más salas VIP y mayores ventajas en los programas de viajeros frecuentes.

Cuentas independientes.- Las Entidades Nacionales estarán representadas en los Consejos de las respectivas compañías operadoras, y su función será proteger los actuales permisos de vuelo y derechos de tráfico, y garantizar el cumplimiento de las salvaguardas establecidas en beneficio de las dos Compañías. Dichas entidades también alcanzarán acuerdos con la TopCo para asegurar que ésta pueda dirigir el Grupo como una entidad económica única.

Tanto Iberia como British Airways tendrán cuentas de resultados independientes y pondrán en marcha el plan de negocio y de sinergias que desarrolle el equipo de gestión del Grupo. Cada compañía aérea conservará su certificado de operador aéreo y será responsable de gestionar el día a día de sus operaciones y de sus actividades comerciales.

Datos claves de la fusión

	TOTAL	British Airways	Iberia
Flota	408 aviones	244	164*
Destinos	259 aeropuertos	150	109
Pasajeros/año	61,5 millones	33 millones	28,5 millones*
Plantilla	63.600	42.000	21.600
Ingresos**	21.650 millones $	8.900 millones libras	4.600 millones €
Beneficio		-401 millones libras	-228,8 millones €
Capitalización		2.300 millones libras	1.900 millones €

* Incluye la franquicia de Iberia Air Nostrum.
** Cifras previstas para el año 2009.

Cada compañía operadora tendrá un Consejo de Administración compuesto de 9 miembros, 5 de los cuales serán ejecutivos (incluidos los dos consejeros delegados de las compañías operadoras y el director financiero -CFO- del Grupo). Antonio Vázquez seguirá siendo presidente de la operadora Iberia, mientras que Martin Broughton también seguirá siendo presidente de la operadora British Airways. 3 Consejeros no ejecutivos serán designados respectivamente por las Entidades Nacionales española y británica bajo la Estructura de Control Nacional. Las decisiones dentro de estos Consejos se adoptarán por mayoría simple, excepto en relación con los asuntos que sean contrarios a las salvaguardas, los cuales requerirán el voto de, al menos, siete consejeros.

Con el fin de proteger los intereses específicos de Iberia y British Airways, ambas partes acuerdan ciertas salvaguardas las cuales se mantendrán durante cinco años desde la fusión. Estas salvaguardas incluyen: ambas aerolíneas mantendrán su base en sus respectivos países, con sus propias licencias, certificados, códigos y marcas; los slots y los destinos se protegerán para el beneficio del Grupo; la estrategia de red del Grupo se desarrollará de tal forma que refleje la importancia de los hubs de Madrid y Londres; habrá un desarrollo equilibrado a largo plazo de las redes de rutas servidas desde los hubs de Madrid y Londres, y las nuevas oportunidades de negocio se distribuirán de forma razonable entre las dos redes: las relaciones laborales se gestionarán localmente y ni Iberia ni TopCo otorgarán garantías ni utilizarán sus fondos o facilidades crediticias para financiar el fondo de pensiones de British Airways.

Interés de la operación

- Un mayor músculo financiero y más rutas para competir con las grandes líneas aéreas europeas, como Air France-KLM y la alemana Lufthansa.

- Mayor capacidad de ahorro de costes y mayor poder adquisitivo para combustible, aviones y otros productos de tecnología e información y otros productos que analistas estiman tienen un valor de 500 millones de euros anuales a 2015.

- Escaso solapamiento de rutas. Iberia tiene la cuota de mercado más grande en las rutas entre Europa y Latinoamérica, mientras que BA es la línea aérea líder en rutas del Transatlántico Norte y tiene fuertes conexiones en Europa y Asia.

Iberia ralentiza sus pérdidas

Por la **contención** de costes

IBERIA presentó los datos del tercer trimestre, periodo en el que los resultados netos consolidados han sido negativos en 16 millones de euros.

Esta cifra es peor que la del mismo periodo del año pasado, cuando la compañía ganó 30,4 millones de euros, pero significativamente mejor que la lograda en los dos primeros trimestres del año, donde acumuló unas pérdidas de 165 millones de euros. Las pérdidas acumuladas hasta septiembre de 2009 ascienden, por tanto, a 181,9 millones de euros.

El EBITDA del trimestre se ha situado en 74 millones de euros de beneficios, inferiores en un 50% a los del mismo periodo del año anterior.

Los ingresos de explotación siguen cayendo en torno al 19%, una cifra similar al primer semestre del año 2009, mientras que la reducción de gastos se ha acelerado en este tercer trimestre, con un recorte del 14,9%, frente a una reducción del 9,6% en los seis primeros meses del ejercicio.

El coeficiente de ocupación de Iberia en los nueve primeros meses se situó en el 80%, 0,8 puntos menos que el mismo periodo de 2008, pese a lo cual sigue estando por encima del nivel de ocupación medio de las grandes compañías europeas de red. La compañía redujo la oferta en un 5,8%, para adaptarse a las condiciones del mercado, mientras que la demanda se redujo en un 6%.

La ocupación creció significativamente en las rutas nacionales y europeas, con una subida de 2,7 y 2,3 puntos porcentuales respectivamente, mientras que disminuyó en las de largo radio (3,2 puntos), por ser en este mercado donde menos se ha reducido la oferta.

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

Las rutas de largo radio ya representan el 63,4% de los PKT de Iberia. La compañía sigue siendo líder en el tráfico Europa-América Latina, con una cuota del 20,4%.

En cuanto al tráfico de carga de Iberia, éste ha disminuido en cifras similares a las de la Asociación Europea de Líneas Aéreas, con una caída del 19,3% en el número de toneladas-kilómetros-transportadas (TKT) hasta septiembre.

No obstante, el descenso del tráfico en el tercer trimestre (-8,6% en TKT) fue mucho menos acusado que en la primera mitad del ejercicio (-24,4%), en línea con la recuperación de los mercados.

La reducción de plantilla y de flota ha permitido mantener la productividad por empleado a niveles similares y mejorar sensiblemente la utilización de la flota (4,2%).



Aviones de Iberia durante los trabajos de mantenimiento.

Ingresos de tráfico.- En los nueve primeros meses del ejercicio los ingresos de explotación se redujeron un 19,1%, motivado fundamentalmente por la reducción de los ingresos de tráfico aéreo en un 21,9%, que continúan muy afectados por la recesión económica.

Los ingresos de handling disminuyeron un 4,7 por ciento en los nueve primeros meses debido al descenso del volumen de actividad de rampa para terceras compañías. Sin embargo, en el tercer trimestre aumentaron un 0,4% respecto al año anterior.

Los ingresos por mantenimiento a terceros fueron similares a los alcanzados en los nueve primeros meses del año anterior, a pesar de que la crisis del sector aéreo ha llevado a una reducción de los precios, que se ha visto contrarrestado por el aumento de la facturación por revisión de motores y por trabajos de asistencia técnica en línea para otras compañías. En el tercer trimestre de 2009 los ingresos por mantenimiento se han reducido un 5,2% respecto al mismo periodo del año anterior, debido a diferencias en los calendarios de trabajo de ambos ejercicios. En consecuencia, estos ingresos volverán a incrementarse en el cuarto trimestre.

Los ingresos unitarios por pasajeros-kilómetro-transportado (PKT) se redujeron un 13,8% en el tercer trimestre, lo que supone una mejora en relación con el comportamiento del segundo trimestre del año, cuando cayeron un 17,1%, pero muestra claramente la debilidad del mercado.

Contención de gastos.- Los gastos de explotación descendieron un 11,4% hasta septiembre, siendo esta reducción significativamente mayor en el tercer trimestre, del 14,9%. El coste de explotación unitario del grupo se redujo un 6% respecto al año anterior, situándose en 7,74 céntimos de euro por AKO. También el comportamiento del tercer trimestre ha sido significativamente mejor que los dos anteriores, con un descenso del 10,6% frente al 3,5% de los dos trimestres anteriores.

El gasto de combustible, que supone un 24,3% de los costes de explotación del Grupo, disminuyó en 311,9 millones de euros con relación año anterior.

Este ahorro se debió en primer lugar, al significativo descenso del precio del combustible en los mercados; al menor consumo derivado de la reducción de actividad y de la mayor eficiencia de la flota, y al efecto favorable de las coberturas del tipo de cambio euro/dólar.

Los gastos de personal, que representan un 26,6% de los gastos de explotación, disminuyeron un 3,4% respecto a los nueve primeros meses de 2008, gracias a la reducción de la plantilla media del Grupo Iberia (-4,2% en términos de empleados equivalentes), que afectó a todos los colectivos, y a las medidas de contención salarial.

Plan Estratégico del Sector Aeronáutico (PESA) 2010-2014

El Gobierno promete 3.732 millones para el próximo quinquenio

EL Consejo de Ministros celebrado el 6 de noviembre conoció un Informe del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre el Plan Estratégico del Sector Aeronáutico (PESA) 2010-2014, una iniciativa que recoge líneas de actuación en todos los segmentos del sector que en conjunto representan un apoyo financiero público de 3.732 millones de euros y que contribuirán a superar la difícil coyuntura económica actual.

El sector aeronáutico es una industria estratégica para España por su actividad en el desarrollo de productos de alto valor añadido y la creación de empleo altamente cualificado, razones que han llevado al Gobierno a implantar iniciativas de apoyo y estímulo dirigidos específicamente a propiciar su desarrollo.

En el año 2007, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITC) presentó un Plan Estratégico para el sector aeronáutico que cubría el periodo 2008-2016, con la finalidad de articular una serie de medidas que permitiesen incrementar el ritmo de crecimiento del sector y situar a la industria aeronáutica española en una situación de paridad respecto a las potencias aeronáuticas de nuestro entorno cercano, objetivos que tienen plena vigencia.



La industria aeronáutica española es la quinta de Europa.

Sin embargo, desde la elaboración de dicho Plan se han producido una serie de circunstancias y el sector atraviesa actualmente una coyuntura compleja derivada de la crisis económica y financiera. La crisis global ha supuesto una reducción del tráfico aéreo, lo que ha acarreado menor demanda de aviones e incluso la cancelación de algunos pedidos y una reducción de las cadencias de la producción.

Reformulación del plan anterior.- Ante esta situación, el MITC ha reformulado el plan existente, dando lugar al PESA 2010-2014 para dar respuesta a la coyuntura presente y, al mismo tiempo, fortalecer toda la cadena de suministro y la consolidación de los subcontratistas de primer nivel, capaces de acceder al mercado global y por tanto atraer carga de trabajo de cualquier lugar del mundo, así como la mejora de la competitividad de la industria auxiliar.

La industria aeronáutica española es la quinta de Europa y una de las pocas capaces de realizar toda la cadena de valor de un avión completo. Da empleo directo a algo más de 33.000 personas, cifra que habría que multiplicar por 4 o por 5 si se consideran los empleos indirectos e inducidos. En 2008 su cifra de facturación consolidada ascendió a 5.075 millones de euros, un 25% más que en 2007.

Objetivos del Plan PESA

1.-Apoyo financiero que se articulará mediante el Programa de Competitividad de Sectores Estratégicos y el Programa de Reindustrialización.

En cuanto al primero, a partir del próximo año se hará una convocatoria específica para el sector aeronáutico en la que se estima que recibirá unos 285 millones de euros en préstamos en el periodo de vigencia del plan para financiar actividades como generación de nuevos productos o servicios o mejora de los ya existentes que incrementen su valor añadido, mejoren su sostenibilidad y/o su seguridad, reingeniería de procesos productivos, mejora de la sostenibilidad, flexibilidad y/o eficiencia, implantación de sistemas avanzados de producción, etc. El apoyo se realiza a través de préstamos a interés cero, con un periodo de 15 años de devolución, incluidos 5 años de carencia.

Respecto a reindustrialización, las actuaciones financiables son el arranque y ejecución de iniciativas industriales que generen empleo de empresas aeronáuticas, la creación o ampliación de establecimientos industriales y el lanzamiento de una nueva actividad que implique un cambio fundamental en el producto o en el procedimiento de producción. La ayuda se realiza a través de préstamos a interés cero, con 15 años de devolución incluidos 5 años de carencia y sin exigencia de garantías, de hasta el 50% de la inversión. La estimación es que el sector pueda beneficiarse de una financiación total en el periodo 2010-2014 de 152 millones de euros.

2.-Contribuir a mantener la demanda en el sector aeronáutico mediante:

-El mantenimiento de los programas de adquisiciones del Ministerio de Defensa prefinanciados mediante convenios con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para suavizar la caída de la demanda de pedidos a la industria. Desde 1996 se vienen prefinanciando a través de los convenios establecidos entre Industria y Defensa las adquisiciones por parte de este último departamento de nuevos productos que requieren un largo periodo de desarrollo.

Se prevé que en el periodo 2010-2014 se puedan financiar programas por un importe estimado de 2.490 millones de euros.

-Apoyo a la financiación a la filial española de Airbus en el programa de desarrollo del A350 XWB mediante anticipos reembolsables por un total de 278 millones de euros en el periodo 2009-2015. El Consejo de Ministros de hoy ha aprobado el Real Decreto que regula la concesión directa de estos anticipos reembolsables. En 2013 y 2014 otros proyectos estratégicos distintos del A350 contarán con un apoyo aproximado de 112 millones de euros.

3.-Apoyo a la consolidación de los denominados contratistas de primer nivel del programa del Avión A350 XWB mediante anticipos reembolsables y préstamos por un total de 265 millones de euros en el periodo de vigencia del Plan. El Consejo de Ministros del pasado 16 de octubre aprobó un Real Decreto por el que se regula la concesión de estos préstamos en el periodo entre 2009 y 2014.



Miguel Sebastián, ministro de Industria, Turismo y Comercio.

4.-Apoyo a la consolidación de la industria auxiliar del sector aeronáutico con aportaciones de hasta 150 millones de euros de la Empresa Nacional de Innovación (ENISA) en el periodo de vigencia del Plan. La actividad de ENISA está centrada en el apoyo financiero a las pequeñas y medianas empresas de la industria auxiliar aeronáutica con instrumentos como los préstamos participativos, avales, aportaciones de capital y participación en sociedades de capital riesgo.

Rusia diseña una nave espacial reutilizable para viajes tripulados a la Luna

LA futura nave espacial Rus que diseña la corporación espacial rusa Energia, será reutilizable y podrá realizar viajes tripulados a la Luna, aseguró el responsable del Centro de Diseño de la entidad Ígor Jamits.

"Por el momento, se prevé que el motor propulsor para ubicar la nave en órbita será de un sólo uso, y las demás partes de la nave, reutilizables, con posibilidad de aprovecharlas hasta 10 veces", dijo Jamits.

Según el científico, la nave podrá viajar a la Luna pero para ello serán necesarias innovaciones técnicas adicionales.

"No hay obstáculos técnicos para que la nave realice viajes a la Luna pero tendremos que instalar nuevos equipos como sensores, y refuerzo de la protección térmica, para que pueda regresar a la Tierra con la segunda velocidad espacial", explicó el funcionario.

La nueva nave realizará vuelos tripulados, al igual que la nave Soyuz TMA, y podrá alojar a seis tripulantes. Estará dotada de tecnologías, materiales y sistemas informáticos de última generación.

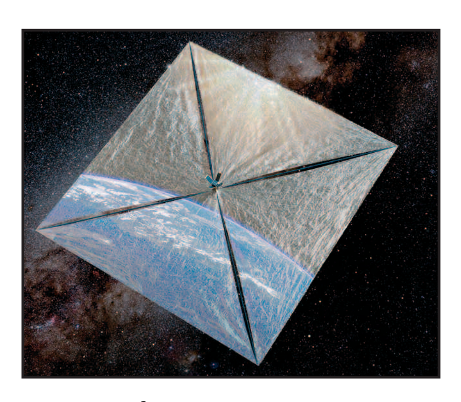
"Aprovecharemos al 100% la experiencia Soyuz. Creo que entre la tripulación habrá una clara división de funciones. Sólo dos de los tripulantes serán responsables de pilotar la nave, mientras que los cuatro restantes, viajarán como pasajeros", explicó Jamits.

La carrera espacial se inició con el programa soviético que logró lanzar el primer satélite artificial del mundo, el Sputnik 1, el 4 de octubre de 1957. El Congreso de los Estados Unidos lo percibió como una amenaza y fundó la Nasa en 1958.

La intención de los primeros programas era poner una nave tripulada en órbita y ello se realizó bajo la presión de la competencia entre los EE UU y la URSS en la denominada carrera espacial que se produjo durante la llamada Guerra Fría.

Ahora, se trata de llegar de consuno a la Luna e incluso a Marte con naves espaciales tripuladas reutilizables, como los trasbordadores actuales, al igual que se está haciendo con los vuelos a la Estación Espacial Internacional (ISS).

Proyectan un velero solar capaz de impulsar una nave espacial



Los cohetes espaciales podrían quedar obsoletos de prosperar el "Lightsail 1?, un velero solar capaz de impulsar una nave espacial, tal como proyecta la Sociedad Planetaria de Pasadena en California.

El "Lightsail 1?, que sería lanzado dentro de un año, desplegaría sus cuatro velas triangulares en el espacio, viéndose como una cometa que recibirá la energía del sol y la utilizaría para desplazarse por el sistema solar.

A diferencia de los cohetes, que impulsan la nave durante unos minutos, la energía solar es constante, y con una vela lo suficientemente grande, la nave podría alcanzar velocidades de cientos o miles de kilómetros por hora, lo suficiente para navegar por el sistema solar durante cinco años, explicó la Sociedad Planetaria, responsable del proyecto.

La nave sería puesta en órbita a 800 kilómetros sobre la Tierra, a una altura suficiente como para escapar de la atmósfera terrestre.

La Nasa también ha realizado investigaciones respecto a esta tecnología de velas solares, sin embargo, no ha proseguido en su desarrollo debido a problemas de recursos, según recogía el diario "New York Times". De funcionar este experimento, podría abrirle la puerta a una nueva forma de usar la energía en el espacio.